

Il Direttore

DISPOSIZIONE DEL DIRETTORE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA DELLE FERROVIE DELLO STATO S.P.A.
N° 21

Visto il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto";

Vista la legge 17 maggio 1985, n.210, recante "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello stato";

Visto il D.L. 11 luglio 1992, n. 333 – convertito in legge 8 agosto 1992, n.359 – recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

Visto il D.P.R. 8 luglio 1998, n.277, concernente "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità dell'infrastruttura e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

Visto il Decreto del Ministro dei Trasporti n.225-T del 26 novembre 1993, recante l'atto di concessione Ministero dei Trasporti - Ferrovie dello Stato SpA;

Visti i regolamenti emanati ai sensi dell'articolo 95 e 96 del D.P.R. 11 luglio 1980, n.753 sopra citato;

Visto l'atto prot. 247/VIG3 del 22-05-2000 che definisce gli standard e le norme di sicurezza, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277 emanato dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Vista la relazione del Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello stato S.p.A., DI./TC./A1007/P/00/000668 del 01/08/2000, con la quale, ai sensi e agli effetti all'art. 96 del D.P.R.753/1980 e dell'art. 11 del D.P.R. 146/1999, si propone l'emanazione delle: "Prescrizioni per l'uso del freno continuo, nell'approccio dei segnali fissi disposti a via impedita".

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta normativa;

DELIBERA

ART.1 – La presente disposizione riporta le:

"Prescrizioni per l'uso del freno, nell'approccio dei segnali fissi disposti a via impedita".

L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione.

ART.2 – Ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. 16 marzo 1999, n.146, le norme della presente disposizione devono essere osservate per la circolazione sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Roma, **4 SET. 2000**

La presente disposizione è composta di n° 4 (quattro) pagine

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 4 (quattro) PAGINE

FERROVIE DELLO STATO - SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

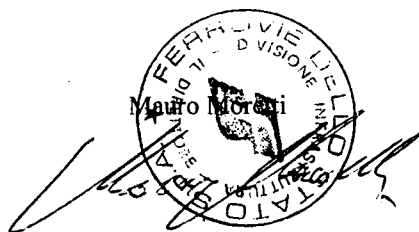
FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

Viale Ingolese - Piazza della Croce Rossa - 00161 Roma - Cap. Soc. Lit. 61.585.892.391.000 i.v.

DIVISIONE INFRASTRUTTURA

Reg. n° 2327/1992 del Registro della Società di Roma (Tribunale di Roma) - C. Inf. Fisc. 01585570581 - P. IVA 01009081000

Segreteria del Direttore



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Allegato alla Disposizione: N° 21 del 4/9/2000

"Prescrizioni per l'uso del freno, nell'approccio dei segnali fissi disposti a via impedita".

PARTE I

I.1 SCOPO

Lo scopo della presente disposizione è quello di specificare le modalità di avvicinamento ai segnali fissi, quando il relativo segnale di avviso a distanza viene incontrato con l'aspetto di "avviso di via impedita", per ottimizzare gli standard operativi ed in previsione dell'introduzione del sistema SCMT.

I.2 CAMPO DI APPLICAZIONE

Le indicazioni contenute nella presente disposizione devono essere applicate a tutte le Imprese Ferroviarie che operano o intendono operare sull'infrastruttura nazionale.

I.3 ABBREVIAZIONI

Acronimo	Definizione
IEFCA	✓ Istruzione Esercizio Freno Continuo Automatico
IPCL	✓ Istruzione Personale Condotta Locomotive
RS	✓ Regolamento Segnali
RSC	✓ Ripetizione Segnali Continua
SCMT	✓ Sistema Controllo Marcia Treno

I.4 DOCUMENTAZIONE CORRELATA

DPR N° 277 - 08/07/1998	Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie
DPR N° 146 - 16/03/1999	Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura
DPR N° 753 - 11/07/1980	Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto
IPCL	Istruzione Personale Condotta Locomotive
RS	Regolamento Segnali
IEFCA	Istruzione Esercizio Freno Continuo Automatico
Atto prot. 247/VIG3 del 22/05/2000	Atto recante la definizione degli standard e delle norme di sicurezza, ai sensi dell'art. 5, comma 1, del D.P.R. 8 luglio 1998, n.277.

PARTE II

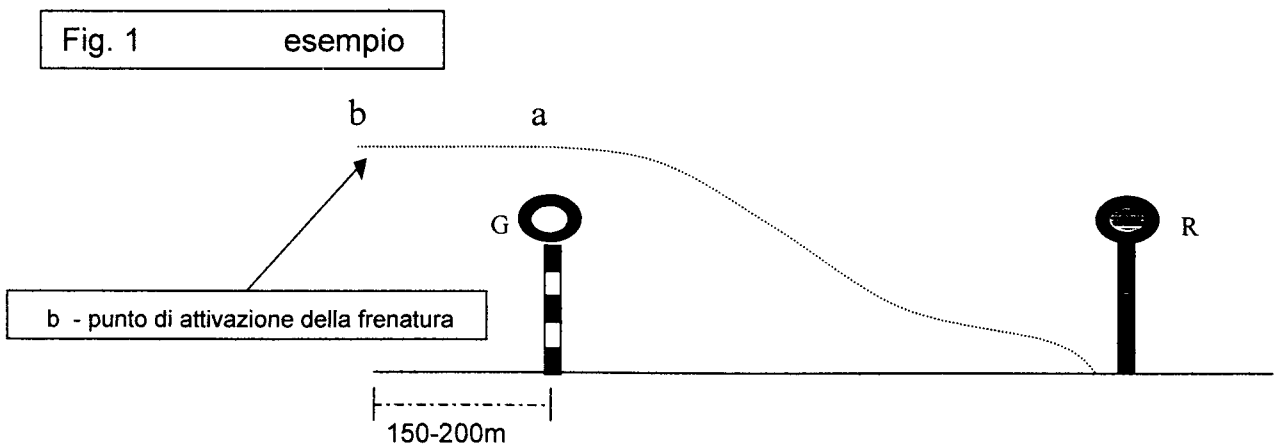
II.1 VELOCITÀ DI APPROCCIO

Con la presente disposizione si introduce il criterio della “velocità di approccio” che consiste nel ridurre la velocità in avvicinamento ad un segnale fisso di 1° categoria, ad un valore non superiore a 30 Km/h fino da una distanza maggiore o uguale a circa 200 m. dal segnale stesso, quando il relativo segnale di avviso viene superato dal treno con l’aspetto di “avviso di via impedita”.

La “velocità di approccio” dovrà essere opportunamente ridotta, sulle linee in discesa, tenuto conto dell’efficacia del freno.

II.2 ATTIVAZIONE DELLA FRENATURA

Il personale di condotta che rilevi un segnale con aspetto di “avviso di via impedita”, qualora il treno viaggi alla velocità massima consentita o a un valore prossimo ad essa, dovrà attivare la frenatura dalla distanza di visibilità regolamentare del segnale (150 – 200 m. - punto b - Fig.1).



Nel caso in cui la visibilità sia ridotta a causa di eventi atmosferici, il personale di condotta dovrà ridurre preventivamente la velocità del treno in modo tale da poter percepire tempestivamente l’aspetto del segnale.

II.2.1 AVVISO ANTICIPATO DI VIA IMPEDITA

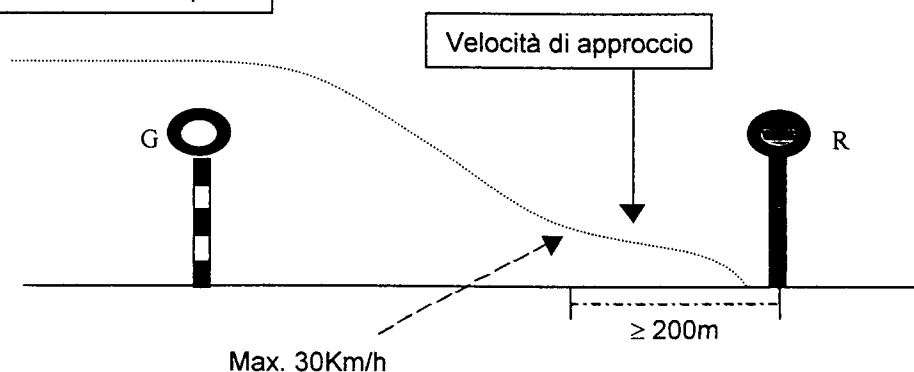
Quando il segnale con aspetto di “avviso di via impedita” è preceduto da un segnale con aspetto di “avviso anticipato di via impedita” la frenatura dovrà essere opportunamente attivata in precedenza del punto di visibilità normativa (punto b).

II.3 ARRESTO AD UN SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA

Quando il personale di condotta rilevi un segnale con aspetto di “avviso di via impedita” dovrà, attivare la frenatura in modo tale da portare il treno alla “velocità di approccio” in precedenza del segnale disposto a via impedita, per poi arrestarsi nel punto di normale fermata in precedenza al segnale stesso (Fig. 2).

Fig. 2

esempio



Nel caso in cui, dopo aver superato il segnale con aspetto di “avviso di via impedita”, il personale di condotta rilevi la disposizione a via libera del segnale verso il quale si dirige, dovrà comunque portarsi alla “velocità di approccio” e mantenerla fino al suo superamento.

II.4 RIPETIZIONE SEGNALI CONTINUA

Le modalità di condotta definite nella presente disposizione devono essere applicate anche quando i treni sono effettuati con mezzi di trazione muniti di RSC inserita ed efficiente, *in tal caso l'obbligo di rispettare la velocità di approccio viene annullato solo dalla captazione di un codice superiore al “75”*.